



REPUBLIKA HRVATSKA
MINISTARSTVO ZAŠTITE OKOLIŠA
I ENERGETIKE

10000 Zagreb, Radnička cesta 80
tel: +385 1 3717 111, faks: +385 1 3717 149

KLASA: UP/I 351-03/17-02/59

URBROJ: 517-06-2-1-1-18-9

Zagreb, 2. srpnja 2018.

Ministarstvo zaštite okoliša i energetike na temelju odredbe članka 84. stavka 1. Zakona o zaštiti okoliša („Narodne novine“, broj 80/13, 153/13, 78/15 i 12/18) i članka 5. stavka 1. Uredbe o procjeni utjecaja zahvata na okoliš („Narodne novine“, broj 61/14 i 3/17), povodom zahtjeva nositelja zahvata Hrvatske ceste d.o.o., Vončinina 3, Zagreb, za procjenu utjecaja na okoliš državne ceste DC206 (obilaznica Krapine – Tkalci II), nakon provedenog postupka, donosi

N A C R T R J E Š E N J A

- I. Namjeravani zahvat – državna cesta DC206 (obilaznica Krapine – Tkalci II), nositelja zahvata Hrvatske ceste d.o.o., Vončinina 3, Zagreb – prihvatljiv je za okoliš, uz primjenu zakonom propisanih i ovim rješenjem utvrđenih mjera zaštite okoliša (A) i uz provedbu programa praćenja stanja okoliša (B).**

A. MJERE ZAŠTITE OKOLIŠA

A.1. MJERE ZAŠTITE TIJEKOM PROJEKTIRANJA I PRIPREME

Opće mjere zaštite

1. U okviru izrade Glavnog projekta izraditi elaborat u kojem će biti prikazan način na koji su u Glavni projekt ugrađene mjere zaštite okoliša i program praćenja stanja okoliša ovog Rješenja. Elaborat mora izraditi pravna osoba koja ima suglasnost za obavljanje odgovarajućih stručnih poslova zaštite okoliša u suradnji s projektantom.
2. Izraditi projekt organizacije gradilišta kojim će se odrediti prostor za smještaj, kretanje i pranje kotača građevinskih vozila i druge mehanizacije prije uključivanja na javnu prometnu mrežu, prostor za skladištenje i manipulaciju tvarima štetnim za okoliš te privremene i trajne lokacije skladišta/deponija materijala i otpada.
3. Odrediti lokacije za trajno deponiranje viška materijala iz iskopa.
4. Odrediti lokaciju za privremeno skladištenje humusnog sloja iskopanog pri izvođenju zemljanih radova.
5. Za pristup gradilištu koristiti postojeću mrežu putova, a kao glavni pristupni put koristiti trasu zahvata. Nove pristupne putove formirati samo kada je nužno te pritom osigurati nesmetanu komunikaciju između poljoprivrednih površina.

Mjera zaštite voda

6. Na dijelu trase u blizini Krapinice (km 0+000 do km 0+900), planirati zatvoreni sustav odvodnje.

Mjera zaštite tla

7. Stabilizaciju i zaštitu pokosa nasipa i usjeka od erozije planirati sadnjom grmlja i drveća te sjetvom travnih smjesa.

Mjere zaštite šuma i šumarstva

8. Uspostaviti stalnu suradnju s nadležnom Šumarijom i Hrvatskom poljoprivrednom šumarskom savjetodavnom službom nadležnom za šumarstvo tijekom pripreme i projektiranja. Suradnja se odnosi na razmjenu podataka vezano za uspostavu dinamike sječe stabala u svrhu zahvata i sječe stabala propisane Programima gospodarenja šumama te zaštitu šuma od požara i definiranju pristupnih putova gradilištu.
9. Prilikom planiranja obratiti pažnju na geološke podatke na stacionaži od oko km 1+250 do km 2+000 te nakon detaljnih inženjersko-geoloških istraživanja odrediti uvjete izgradnje.

Mjere zaštite divljači i lovstva

10. U suradnji s lovoovlaštenicima premjestiti zatečene lovnogospodarske i lovnotehničke objekte (hranilišta, pojilišta, kaljužišta i čeke) na druge lokacije ili nadomjestiti novima.
11. U suradnji s lovozakupcima odrediti lokacije za postavljanje prometnih znakova opasnosti od mogućeg naleta divljači.
12. Uz rub portala tunela te uz rubove visokih nasipa i usjeka u šumi, posaditi glog (*Crataegus monogyna*) koji će zbog svoje bodljikavosti onemogućiti stradavanje divljači.

Mjere zaštite bioraznolikosti

13. Vegetaciju uklanjati izvan perioda gniježdenja ptica i odrastanja mladih ptica.
14. Planirati propuste, osobito na dijelu trase od km 1+000 do km 2+000, izuzev na dionici gdje je planiran vijadukt i tunel gdje je osigurana propusnost, na način da se omogući njihovo korištenje od strane malih životinja:
 - a) propusti trebaju biti pravokutni te minimalnih dimenzija 0,5 x 0,5 m,
 - b) dno i stjenke propusta trebaju biti od betona,
 - c) dno propusta projektirati tako da omogući postojanje suhog koridora za prolaz životinja i kad ima vode u propustu,
 - d) stjenke izlaznog kanala propusta izvesti s nagibom stjenki 30 – 45° kako bi kanal bio prohodan za životinje,
 - e) kanale vanjske odvodnje projektirati tako da se onemogući prolazak životinja na cestu i kako bi se usmjerile prema otvoru propusta. Usmjeravanje se postiže izvedbom ograde uz rub ceste s veličinom oka 2 – 4 cm² te usmjeravanjem životinja sadnjom grmolike vegetacije oko otvora.
 - f) Ako na toj dionici neće biti planirani propusti za vanjsku odvodnju, planirati prolaze za male životinje koji će biti uređeni sukladno ovim smjernicama.
15. U slučaju postavljanja transparentnih barijera za zaštitu od buke, opremiti ih odgovarajućim naljepnicama u svrhu sprječavanja zalijetanja ptica.

Mjere zaštite krajobraza

16. U okviru izrade glavnog i izvedbenog projekta ceste izraditi elaborat krajobraznog uređenja prostora uz cestu.

17. Elaboratom krajobraznog uređenja biološku sanaciju pokosa nasipa i usjeka osmisliti tako da se trasa što bolje vizualno uklopi u okolni krajobraz:
 - duž nožica nasipa razmotriti mogućnost sadnje zelenog pojasa grmolikog bilja naročito na području visokih nasipa te uz objekte naselja Bobovje, Šabac te Tkalci gdje trasa prolazi u neposrednoj blizini postojećih stambenih objekata,
 - oblikovanjem i materijalima uređenje prilagoditi krajobraznim karakteristikama područja, odnosno za završnu obradu pokosa nasipa i usjeka ne koristiti mlazni beton.
18. Od biljnih vrsta za uređenje koristiti one koje se javljaju u sastavu vegetacijskih zajednica na širem području zahvata.
19. Konstrukciju vijadukta oblikovno, bojom i materijalom maksimalno uklopiti u postojeći krajobraz; težiti što lakšoj konstrukciji, u vertikalnom pogledu postići što manju visinu objekta.
20. Zone gradilišta planirati na što manje vizualno izloženim lokacijama i tako da u najmanjoj mogućoj mjeri zahvaćaju šumske površine i visoku vegetaciju.

Mjera zaštite kulturne baštine

21. Prije početka izgradnje, a nakon iskolčenja trase, provesti arheološko rekognosciranje duž cijele trase koje obuhvaća pregled terena s prikupljanjem površinskih nalaza i po potrebi mrežni iskop sonde veličine 50 cm x 50 cm, na lokacijama utvrđenim tijekom terenskog pregleda, u skladu s uvjetima nadležnog konzervatorskog odjela Ministarstva kulture.

Mjere zaštite prostora u odnosu na prometne tokove

22. Izraditi projekt privremene regulacije prometa s jasno definiranim točkama prilaza na postojeći cestovni sustav i osiguranje svih kolizijskih točaka tijekom izvođenja radova.
23. Zabranjeno je priključivanje pojedinačnih građevinskih čestica na buduću prometnicu, izuzev onih u funkciji prometnice.

Mjera zaštite od klimatskih promjena

24. Kod odabira asfalta i asfaltnog veziva uzeti u obzir očekivano povećanje temperature u budućnosti kako bi se izbjeglo ubrzano oštećivanje – trošenje asfaltnih slojeva prometnice.

Mjere zaštite od buke

25. U okviru izrade Glavnog projekta provesti, na osnovi detaljnijih projektnih podloga, proračune buke prometnice na lokacijama objekata koji su potencijalno ugroženi bukom. Područja duž trase na kojima buka predmetnog zahvata prelazi dopuštene razine predvidjeti mjere zaštite od buke, prvenstveno primjenom barijera, što uključuje i vremensku dinamiku izgradnje barijera.
26. Barijere za zaštitu od buke oblikovati od materijala koji odgovaraju prirodnim ili/i kulturnim obilježjima okolnog krajobraza.

A.2. MJERE ZAŠTITE TIJEKOM GRADNJE

Opća mjera zaštite

1. Po završetku radova sanirati sva privremena parkirališta i prostore za kretanje mehanizacije, a u pojasa uz cestu razrahliti površinu tla, kako bi površine čim prije obrasla vegetacija.

Mjera zaštite voda

2. Manipulaciju naftom, naftnim derivatima, uljima i mazivima te zamjenu dijelova građevinskih strojeva i vozila, provoditi isključivo na unaprijed određenim lokacijama uz odgovarajuće mjere zaštite voda i tla.

Mjere zaštite šuma i šumarstva

3. Uspostaviti stalnu suradnju tijekom izgradnje prometnice s nadležnom Savjetodavnom službom iz nadležnosti šumarstva.
4. Krčenje šuma obavljati u skladu s dinamikom (fazama) izgradnje prometnice.
5. Izvan obuhvata prometnice na stacionaži oko 1+250 km do 2+000 km ne formirati površine za asfaltne baze, deponiranje materijala i sl.
6. Zbog visokih nasipa i usjeka tehničkim elementima i biološkom sanacijom onemogućiti odron materijala izvan obuhvata zahvata.
7. Ne oštećivati rubove šumskih sastojina te rubna stabla i njihovo korijenje.
8. Nakon prosijecanja trase uspostaviti šumski red i održavati šumski red tj. ukloniti panjeve i izvesti svu posječenu drvenu masu, radi sprječavanja pojave šumskih štetnika i bolesti.
9. Osobitu pažnju posvetiti rukovanju lakozapaljivim materijalima i alatima s otvorenim plamenom te alatima koji mogu izazvati iskrenje.

Mjera zaštite bioraznolikosti

10. Sve površine gradilišta izvan pojasa trajnog zauzeća i ostale zone privremenog utjecaja nakon završetka radova sanirati na način da se dovedu u stanje blisko prvobitnom. U slučaju pojave ili širenja invazivnih biljnih vrsta, uklanjati ih primjerenim metodama.

Mjere zaštite krajobraza

11. Višak materijala nastao prilikom zemljanih radova ugraditi u nasipe i pokose, iskoristiti za uređenje površina uz cestu ili u neke druge svrhe, prema projektu organizacije i tehnologije građenja. Eventualni ostatak zemljanog materijala odložiti na za tu svrhu unaprijed određeno mjesto.
12. Sve površine gradilišta i ostale zone privremenog utjecaja nakon završetka radova sanirati prema elaboratu krajobraznog uređenja, odnosno, ovisno o budućem korištenju prostora, dovesti u prvobitno stanje.

Mjere zaštite kulturne baštine

13. Ako se na području lokaliteta u zoni s neizravnim utjecajem (AB1 Krapina – Šabac) planiraju građevinski zahvati, prethodno provesti probna arheološka istraživanja kojima će se odrediti opseg zaštitnih arheoloških istraživanja, dokumentiranja i konzervacije nalaza i nalazišta.
14. Tijekom izvođenja zemljanih radova na ostalom dijelu trase osigurati arheološki i konzervatorski nadzor s ciljem utvrđivanja ugroženosti potencijalnih lokaliteta, a prema potrebi provesti probna i zaštitna arheološka istraživanja.
15. Za lokalitete sakralne baštine u zoni s neizravnim utjecajem (SB 1 Bobovje – raspelo; SB 2 Bobovje – raspelo) osigurati konzervatorski nadzor tijekom izgradnje.
16. U slučaju nailaska na predmete i/ili objekte arheološkog značaja, obustaviti radove i o tome obavijestiti nadležni konzervatorski odjel Ministarstva kulture.

Mjere zaštite zraka

17. Manipulativne površine i transportne putove unutar područja obuhvata te pristupni put u zoni naselja po potrebi polijevati vodom (pogotovo u sušnim razdobljima).
18. Materijal transportirati u zatvorenim sanducima (ceradno platno i sl.).
19. U slučajevima jakog vjetera, prilikom istovara prskati kameni agregat vodom ili pričekati s istovarom.

Mjere zaštite od buke

20. Buka građevinskih radova u naseljenom području, tijekom dana ne smije prelaziti najviše dopuštene razine od 65 dB(A) dok u vremenu od 8 do 18 sati ne smije prelaziti 70 dB(A).
21. Ako to zahtijeva tehnološki proces dopušteno je prekoračenje dopuštenih razina buke za 10 dB(A) u trajanju do najviše jednu (1) noć, odnosno dva (2) dana tijekom razdoblja od trideset (30) dana.
22. Za kretanje teških vozila odabrati putove uz koje ima najmanje potencijalno ugroženih objekata i koji su već opterećeni bukom od prometa.
23. Za parkiranje teških vozila odabrati mjesta udaljena od potencijalno ugroženih objekata te gasiti motore zaustavljenih vozila.

Mjere gospodarenja otpadom i viškom materijala od iskopa

24. Otpad razvrstavati na mjestu nastanka, odvojeno sakupljati po vrstama, osigurati uvjete skladištenja i predati ovlaštenom sakupljaču.
25. U slučaju da tijekom izvođenja radova nastane višak iskopa koji predstavlja mineralnu sirovinu, obavijestiti nadležno tijelo, rudarsku inspekciju, jedinicu područne (regionalne) samouprave i jedinicu lokalne samouprave.

Mjera zaštite od iznenadnih događaja

26. Izraditi Operativni plan za provedbu mjera sprečavanja širenja i uklanjanja iznenadnog onečišćenja voda.

A.3. MJERE ZAŠTITE TIJEKOM KORIŠTENJA

Mjere zaštite voda

27. Prilikom održavanja prometnice u zimskom razdoblju koristiti ekološki prihvatljiva sredstva radi zaštite voda.
28. Redovito održavati cestu i sustave odvodnje što uključuje čišćenje i praćenje vodonepropusnosti te funkcionalne ispravnosti sustava odvodnje oborinskih voda s kolnika.

Mjere zaštite bioraznolikosti

29. U slučaju pojave ili širenja invazivnih biljnih vrsta, redovito ih uklanjati.
30. Redovito održavati prohodnost propusta vanjske odvodnje ceste/propusta za male životinje.

Mjere zaštite krajobraza

31. Redovito održavati površine uz trasu prometnice te površine oko vijadukta, rotora i tunela.

Mjere zaštite divljači i lovstva

32. Pratiti učestalost stradavanja divljači od prometa te po potrebi poduzeti dodatne mjere za sprječavanje stradavanja (postavljanjem prizmatičnih ogledalaca i sl.).
27. Odgovarajućom prometnom signalizacijom i znakovima upozoriti vozače na divljač u prolazu radi smanjenja šteta naletom vozila, u dogovoru s lovoovlaštenicima.

B. PROGRAM PRAĆENJA STANJA OKOLIŠA

B.1. Praćenje stanja okoliša tijekom korištenja

Vode

1. U suradnji s nadležnom službom Hrvatskih voda, a kroz vodopravne uvjete, razmotriti potrebu i mogućnost organiziranja redovne kontrole kakvoće površinskih voda Krapinice u utjecajnom području ceste (km 0+000 do km 0+900) da se na vrijeme utvrde promjene u parametrima koje mogu dovesti do dodatnog narušavanja stanja vodnog tijela. Eventualno dodatna kontrolna mjesta uspostaviti u što kraćem roku iz razloga definiranja nultog stanja kakvoće prije početka građevinskih aktivnosti na izgradnji.
2. Pratiti stanje efluenta na ispunom mjestu kontroliranog sustava odvodnje.

Buka

3. Na lokacijama najbližih, i buci najizloženijih, objekata provesti kontrolna mjerenja buke nakon izgradnje prometnice kako bi se usporedile s proračunatim razinama buke. Daljnja mjerenja buke provoditi kada se sljedećim brojanjem pokaže da je količina prometa veća za 25 % u odnosu na onu koja je izbrojana prilikom prethodnih mjerenja. Za pojedino mjerenje provesti mjerenje na strani koja je najviše izložena buci s nove prometnice. Mjerenja provesti tijekom ljeta, u trajanju 24 sata.
4. Ako naknadna mjerenja pokažu da su razine buke veće od dopuštenih dnevnih ili noćnih razina koje iznose 65 dB(A) i 50 dB(A), primijeniti mjere zaštite od buke, prvenstveno barijere.
5. Efekt dogradnje zaštite od buke provjeriti ponovljenim mjerenjima nakon završetka dogradnje. Detalje mjerenja definirati u okviru izrade projekta zaštite od buke.

- II. **Nositelj zahvata, Hrvatske ceste d.o.o., Vončinina 3, Zagreb, dužan je osigurati provedbu mjera zaštite okoliša i programa praćenja stanja okoliša kako je to određeno ovim rješenjem.**
- III. **O rezultatima praćenja stanja okoliša nositelj zahvata, Hrvatske ceste d.o.o., Vončinina 3, Zagreb, obavezan je podatke dostavljati Hrvatskoj agenciji za okoliš i prirodu na propisani način i u propisanim rokovima sukladno posebnom propisu kojim je uređena dostava podataka u informacijski sustav.**
- IV. **Nositelj zahvata, Hrvatske ceste d.o.o., Vončinina 3, Zagreb, podmiruje sve troškove u ovom postupku procjene utjecaja na okoliš. O troškovima ovog postupka odlučit će se posebnim rješenjem koje prileži u spisu predmeta.**
- V. **Ovo rješenje prestaje važiti ako u roku od dvije godine od dana izvršnosti rješenja nositelj zahvata, Hrvatske ceste d.o.o., Vončinina 3, Zagreb, ne podnese zahtjev za izdavanje lokacijske dozvole odnosno drugog akta sukladno posebnom zakonu. Važenje ovog rješenja, na zahtjev nositelja zahvata Hrvatske ceste d.o.o., Vončinina 3, Zagreb, može se jednom produžiti na još dvije godine uz uvjet da se nisu promijenili uvjeti utvrđeni ovim rješenjem.**
- VI. **Ovo rješenje objavljuje se na internetskim stranicama Ministarstva zaštite okoliša i energetike.**
- VII. **Sastavni dio ovog rješenja je grafički prilog: Pregledna situacija**

Obrazloženje

Ministarstvo zaštite okoliša i energetike (u daljnjem tekstu Ministarstvo), zaprimilo je 7. srpnja 2017. zahtjev nositelja zahvata, Hrvatske ceste d.o.o. iz Zagreba, Vončinina 3, za procjenu utjecaja na okoliš državne ceste DC206 (obilaznica Krapine – Tkalci II). U zahtjevu su navedeni svi podaci i priloženi svi dokumenti i dokazi sukladno odredbama članka 80. stavka 2. Zakona o zaštiti okoliša (u daljnjem tekstu Zakon) te članka 8. Uredbe o procjeni utjecaja zahvata na okoliš (u daljnjem tekstu Uredba), kao što su:

- Mišljenje o usklađenosti zahvata s prostornim planovima Uprave za dozvole državnog značaja Ministarstva graditeljstva i prostornoga uređenja, KLASA: 350-02/16-02/3, URBROJ: 531-06-1-1-1-16-6 od 28. srpnja 2016.
- Rješenje Uprave za zaštitu prirode Ministarstva, KLASA: UP/I 612-07/15-60/126, URBROJ: 517-07-1-1-2-15-4 od 24. studenoga 2015.) da je planirani zahvat prihvatljiv za ekološku mrežu te da nije potrebno provesti Glavnu ocjenu prihvatljivosti za ekološku mrežu.
- Studija o utjecaju na okoliš (u daljnjem tekstu Studija) koju je u lipnju 2017. izradio, a u siječnju 2018. dopunio ovlaštenik Oikon d.o.o. iz Zagreba, kojem je Ministarstvo izdalo Rješenje za obavljanje stručnih poslova zaštite okoliša: Izrada studija o utjecaju zahvata na okoliš (KLASA: UP/I 351-02/13-08/84, URBROJ: 517-06-2-2-2-13-2 od 9. listopada 2013.). Voditelj izrade Studije je Željko Koren, mag. ing. aedif.

O zahtjevu nositelja zahvata za pokretanjem postupka procjene utjecaja na okoliš, u skladu s člankom 80. stavkom 3. Zakona i člankom 8. Uredbe o informiranju i sudjelovanju javnosti i zainteresirane javnosti u pitanjima zaštite okoliša („Narodne novine“, broj 64/08), na internetskim stranicama Ministarstva objavljena je 25. listopada 2017. informacija o zahtjevu za provedbu postupka (KLASA: UP/I 351-03/17-02/59, URBROJ: 517-06-2-1-1-17-2 od 20. listopada 2017.).

Stalno Savjetodavno stručno povjerenstvo za ocjenu utjecaja na okoliš za zahvate autoceste i državne ceste (u daljnjem tekstu: Stalno povjerenstvo) imenovano je Odlukom na temelju članka 77. stavka 1., 3. i 4. Zakona o zaštiti okoliša („Narodne novine“, broj 110/07) 19. travnja 2012. (KLASA: 351-03/12-04/29; URBROJ: 517-12-2), Odlukom na temelju članka 87. stavka 1., 4. i 5. Zakona 7. ožujka 2016. (KLASA: 351-03/16-04/136, URBROJ: 517-06-2-1-2-16-3) i Odlukom na temelju članka 87. stavka 1., 4. i 5. Zakona 16. prosinca 2016. (KLASA: 351-03/16-04/1651, URBROJ: 517-06-2-1-1-16-2).

Stalno povjerenstvo je održalo tri sjednice. Na prvoj sjednici održanoj 3. studenoga 2017. u Krapini, Stalno povjerenstvo je nakon uvida u Studiju i nakon rasprave ocijenilo da je Studija, u bitnim elementima, stručno utemeljena i izrađena u skladu s propisima te predložilo da se Studija dopuni u skladu s primjedbama članova Stalnog povjerenstva, o čemu će se očitovati na sljedećoj sjednici.

Na drugoj sjednici održanoj 17. siječnja 2018. u Zagrebu Stalno povjerenstvo je ocijenilo da je Studija stručno utemeljena i izrađena u skladu s propisima, no zahtjeva određene dorade i izmjene sukladno primjedbama iznesenim na sjednici.

Ministarstvo je nakon pozitivnog očitovanja članova Stalnog povjerenstva na doradenu Studiju u skladu s člankom 13. Uredbe 5. veljače 2018. donijelo Odluku o upućivanju Studije na javnu raspravu (KLASA: UP/I 351-03/17-02/59, URBROJ: 517-06-2-1-1-18-5). Zamolbom za pravnu pomoć koordinacija (osiguranje i provedba) javne rasprave (KLASA: UP/I 351-03/17-02/59, URBROJ: 517-06-2-1-1-18-6 od 5. veljače 2018.) povjerena je Upravnom odjelu za prostorno

uređenje, gradnju i zaštitu okoliša Krapinsko-zagorske županije. Javna rasprava o Studiji radi sudjelovanja javnosti i zainteresirane javnosti u postupku odlučivanja o predmetnom zahtjevu sukladno odredbama članka 162. stavka 2. Zakona održana je od 14. ožujka 2018. do 13. travnja 2018. u prostorijama Grada Krapine, Magistratska 30, Krapina, radnim danom od 8,00 do 14,00 sati. Obavijest o javnoj raspravi objavljena je u dnevnom listu „Jutarnji list“ i na internetskim stranicama Krapinsko-zagorske županije i Ministarstva. U okviru javne rasprave javno izlaganje održano je 26. ožujka 2018. s početkom u 13,00 sati u prostorijama Grada Krapine, Magistratska 30, Krapina. Tijekom javnog uvida nisu zaprimljene pisane primjedbe, mišljenja te prijedlozi javnosti i zainteresirane javnosti niti su u knjigu primjedbi koja je bila izložena uz dokumentaciju upisane primjedbe, mišljenja ili prijedlozi.

Stalno povjerenstvo je na trećoj sjednici održanoj 30. svibnja 2018. u Zagrebu razmotrilo Izvješće o provedenoj javnoj raspravi te u skladu s člankom 16. Uredbe donijelo Mišljenje o prihvatljivosti zahvata kojim je ocijenilo predmetni zahvat prihvatljivim za okoliš i predložilo mjere zaštite okoliša i program praćenja stanja okoliša.

Prihvatljivost zahvata obrazložena je na sljedeći način: *Zahvat obuhvaća izmještanje dijela državne ceste DC 206 od nove poduzetničke zone u Krapini do naselja Tkalci. Ukupna duljina predmetnog zahvata je 2 464 metara. Početak je u stacionaži 0+000 na raskrižju s postojećom državnom cestom DC 206, a kraj u mjestu Tkalci. Ukupno na trasi ima devet zavoja (od R=120 do R=1 650 m). Prvih 1 000 m trasa je razvedena i primijenjeni polumjeri horizontalnih zavoja kreću se od R=750 – 1 650 m. Poprečni nagib kolnika kreće se od 2,5 % u pravcu do 7 % u zavoju, sve u zavisnosti o veličini polumjera zavoja. Proširenja u zavojima izvest će se za slučaj prolaza dva teretna vozila s prikolicom. Uzdužno, trasa je prvih 1 100 m u nagibu od 0,66 %. Nakon toga uzdužni nagib je 5,25 %. Neposredno prije spajanja na postojeću cestu uzdužni nagib je ublažen i iznosi 2,52 % kako bi se moglo formirati križanje. Polumjeri vertikalnih zavoja su konkavni R=1500 m i konveksni R=1 500 m. U prvom dijelu (približno 1 100 m) trasa je u niskom nasipu i prati konfiguraciju terena. Nakon toga trasa se nalazi na visokim nasipima ili usjecima. Visina nasipa u osi iznosi ~8 m, a usjeka ~10 m. Pokosi nasipa i usjeka s pribrežne strane iznosit će 12 m, djelomično i više te će biti potrebna zaštita nasipa i usjeka, jer teren čini lapor s glinovitim i pjeskovitim ulošcima. Na trasi postoje tunel duljine 236 m, vijadukt duljine 125 m te 6 raskrižja. Pješačke staze izvest će se obostrano od km 0+000 do km ~ 0+900 i na rotoru (spoj nove ceste s postojećom). Elementi poprečnog presjeka prometnice su: dvije vozne trake (2 x 3 m), dvije rubne trake (2 x 0,2 m) i dvije bankine (2 x 1 m), što ukupno čini širinu prometnice od 8,4 m. Od km 0+000 do km 0+900 bit će zatvoreni sustav odvodnje, a na ostalom dijelu trase otvoreni sustav odvodnje. Na raskrižju s postojećom državnom cestom također će biti zatvoreni sustav odvodnje. Vode s kolnika odvodit će se uzdužnim i poprečnim nagibom prometnice prema uzdignutim rubnjacima. Uzdignuti rubnjak koristit će se za formiranje rigola u sklopu asfaltnog kolnika. Putem slivnika i revizionih okana voda se odvodi u kolektore otpadnih voda. Kod otvorenog sustava odvodnje, voda će se preko bankina raspršivati u okolni teren.*

S obzirom na geološke odnose u području zahvata, može doći do destabilizacije terena, no uzimajući u obzir da će se prema geotehničkim istražnim radovima primijeniti odgovarajuća tehnička rješenja, pretpostavlja se da neće doći do negativnih utjecaja tijekom izgradnje. Podzemne vode u okolici lokacije zahvata zbog tehnologije građenja prometnice neće biti ugrožene. Do onečišćenja može doći u slučaju nepažljivog izvođenja radova te izlivanja onečišćujućih tvari u tlo (npr. ulja, goriva i sl. od strojeva i vozila), te ako se na gradilištu ne predvidi odgovarajuće zbrinjavanje sanitarnih otpadnih voda. Mogući negativni utjecaji mogu se izbjeći pažljivim izvođenjem radova te pravilnim uređenjem gradilišta. Planirani zahvat ne prolazi vodozaštitnim područjem. Budući da trasa ne presijeca vodotoke, tijekom izvođenja radova utjecaj

može nastati samo u područjima gdje prometnica dolazi u blizinu površinskih vodotoka. Na dijelu trase od stacionaže km 0+000 do km 1+000 radovi će se izvoditi na udaljenosti od 170 do 300 m od vodotoka Krapinica i područja velike vjerojatnosti poplavlivanja. Izvođenjem radova može doći do utjecaja na površinske vode uslijed neispravnog skladištenja naftnih derivata, punjenja naftom i podmazivanja radnih strojeva na području gradilišta, i u slučaju neodgovarajućeg zbrinjavanja sanitarnih otpadnih voda s gradilišta. Također, tijekom izvođenja radova može doći do iznenadnih događaja. Opisani utjecaji mogu se izbjeći pažljivim izvođenjem radova te pravilnim uređenjem gradilišta, a primjenom mjera zaštite mogući negativni utjecaj na vode svest će se na minimum. Tijekom korištenja zahvata utjecaj na površinske vode moguć je uslijed trošenja gornjeg sloja ceste, kotača i drugih dijelova vozila, gubitka goriva i maziva vozila, upotrebe sredstava za posipanje kolnika ceste u zimskim razdobljima, u slučaju iznenadnih događaja ili nepravilnog održavanja sustava za prikupljanje otpadnih voda, no utjecaj je zanemariv budući da se najbliži vodotok nalazi na udaljenosti većoj od 200 m. Za vodno tijelo DSRN185017 Krapinica stanje je procijenjeno kao umjereno. Na vodnom tijelu DSRN185017 nije postignuto dobro kemijsko stanje u odnosu na pokazatelje fosfor i dušik, čije su koncentracije povišene vjerojatno zbog ispuštanja nepročišćenih komunalnih otpadnih voda, a nisu registrirana onečišćenja koja potječu s prometnica (mineralna ulja, teški metali). Stoga se smatra da uz primjene mjera zaštite predmetni zahvat neće utjecati na stanje vodnog tijela ni dodatno ga pogoršati. Moguć je utjecaj procjeđivanjem mineralnih ulja u tlo i vodotoke, no zbog relativno kratke duljine obilaznice i uz održavanje sustava za prikupljanje i obradu otpadnih voda ne očekuje se pogoršanje sadašnjeg stanja voda. Nadalje, budući da je planirana odvodnja onečišćenih oborinskih voda s prometnice u kanalizaciju industrijske zone, neće doći do opterećenja okolnih površinskih vodnih tijela. Primjenom propisanih mjera zaštite mogući negativni utjecaj na vode svest će se na minimum. Utjecaji na podzemne vode mogući su uslijed procjeđivanja mineralnih ulja ili u slučaju izlivanja onečišćujućih tvari. Zbog laporovitih naslaga na području trase smatra se da neće doći do dodatnih utjecaja na podzemne vode budući da su ove naslage nepropusne, a dodatno mogu imati i autopurifikacijski učinak. Primjenom predloženih mjera zaštite ne očekuju se negativni utjecaji na podzemne vode. Trasa se na početku, između stacionaža km 0+000 i km 0+100, nalazi na udaljenosti oko 170 m od zone srednje te velike vjerojatnosti opasnosti od poplava za vodotok Krapinicu. Između stacionaža km 0+200 i km 0+400 te km 0+500 i km 0+700, trasa se nalazi na udaljenosti 160 do 170 m od područja male vjerojatnosti opasnosti od poplava. S obzirom na navedeno, odnosno udaljenost trase od zona pojavljivanja poplava, ne očekuje se da će planirana prometnica biti izložena riziku od poplava.

Tijekom izgradnje doći će do trajne prenamjene tla na prostoru širine 40 m na kojemu će biti izgrađena cesta. Trajnom prenamjenom bit će zahvaćeno ukupno oko 12 ha tla, od čega očekivani gubitak poljoprivrednih površina iznosi 4,75 ha. U zoni utjecaja moguća je opasnost od emisije tekućih tvari (npr. gorivo (benzin i dizel), motorna ulja i sl.), naročito unutar građevinskog pojasa, do koje može doći u slučaju nepažljivog rada s opremom i strojevima. Utjecaj na tlo i poljoprivredno zemljište tijekom korištenja ceste značajno je manji nego prilikom pripreme terena i građevinskih radova. Površine na kojima nije došlo do trajne prenamjene, nakon završetka radova saniranjem će se vratiti u prvobitno stanje. Do značajnog onečišćenja tla može doći jedino uslijed prevrtanja vozila prilikom prevoženja opasnih tvari, što se može spriječiti primjenom plana intervencija za slučaj iznenadnih događaja. Izgradnjom ceste doći će do usitnjavanja dijela poljoprivrednih parcela koje su i sada relativno malih površina. Gradnjom ceste će dio parcela biti zahvaćen manjim dijelom i rubno te se na njima ne očekuje značajniji poremećaj proizvodnje. Više od 50 % površine će biti trajno prenamijenjeno na 4 parcele pa se na njima očekuje potpuno zapuštanje poljoprivredne proizvodnje. Na 7 parcela će trajna prenamjena podijeliti parcele na dva dijela što će značajno otežati poljoprivrednu proizvodnju ili dovesti do njenog napuštanja.

Utjecaj na šume i šumarstvo prilikom građevinskih (zemljanih) zahvata ponajprije se očituje u trajnom gubitku površina pod šumom izravnim zaposjedanjem šumsko-proizvodnih površina posebno od stacionaže oko km 1+250 do km 2+000. Površina šuma i šumskog zemljišta koja će se zaposjesti, uzimajući u obzir i radni pojas od 40 m, iznosi oko 2,4 ha. Osim trajnog gubitka površina šuma i šumskog tla zbog krčenja na trasi i prilaznim putevima gradilišta, gubitci su mogući i zbog nestabilnih padina koje uzrokuju klizišta erozije i odrone. Tijekom korištenja zahvata se ne očekuju značajni utjecaji osim mogućnosti pojave i širenja invazivnih vrsta.

Tijekom pripremnih radova (iskolčavanje trase i pristupnih puteva, rekognosciranje terena, izgradnja prilaznih puteva za potrebe gradnje itd.) utjecaj na divljač imat će građevinski radovi u vidu rastjerivanja divljači zbog buke i kretanja strojeva i ljudi. Stoga treba osigurati mir u lovištu za vrijeme dok su ženke dlakave divljači visoko bređe i vode sitnu mladunčad, a pernate divljači sjede na jajima i hrane mladunce, posebno od stacionaže oko km 1+250 do km 2+000. Cesta će imati trajan utjecaj na stanište divljači bukom od pojačanog prometa i djelomičnom izmjenom vegetacije, onečišćenjem, fragmentacijom staništa te povećanjem šteta na divljači uzrokovanih prometnim nesrećama. Divljač će se postupno privikavati na buku prometa i nakon prestanka radova će se vratiti u stanište. Budući da se lokacija izmještanja ceste nalazi u neposrednoj blizini naselja, a u pojasu 300 m od ruba naselja zabranjeno je loviti divljač, utjecaj zahvata na lovno gospodarenje će biti neznatan jer se na dijelu lovišta kojim zahvat prolazi ni ranije nije provodio lov divljači. Također, u tom dijelu lovišta je vrlo izražen antropogeni utjecaj na stanište divljači pa se pretpostavlja da u njemu trajno ne obitavaju jedinke ni jedne od gospodarski značajnih vrsta. Trajni gubitak lovnoproduktivnih površina zaposjednutih novom cestom iznositi će 3,2 ha. S obzirom na navedeno, utjecaj zahvata na divljač i lovno gospodarenje neće biti značajan. Moguća su stradavanja jedinki divljači uslijed kretanja/migracija koje će biti otežano zbog nasipa (10 m) i usjeka (14 m) te pokosa s podbrežne strane koji su veći od 20 m.

Utjecaji na bioraznolikost mogući su na području građevinskog pojasa i vezani za izgradnju kolnika i pratećih struktura (tunel, vijadukt, nasip, usjek, pješačke staze te sustav odvodnje). Građevinski pojas većim dijelom obuhvaća područja s antropogenim staništima, ali prolazi i kroz područja s prirodnim staništima te se tijekom izgradnje očekuje trajni gubitak manjih površina mješovitih hrastovo-grabovih šuma i mezofilnih travnjaka, izgradnjom tunela i vijadukta. Sanacijom površina zahvaćenih gradilištem, očekuje se obnova površina pod privremenim gubitkom staništa. Stoga će trajni gubitak staništa biti malen te se utjecaj smatra prihvatljivim. Izvođenjem radova oštećuju se staništa što stvara koridor za naseljavanje i širenje invazivnih ili ruderalnih biljnih vrsta. Da bi se spriječilo njihovo naseljavanje i širenje na području građevinskog pojasa, potrebno je pratiti njihovu pojavu i uklanjati ih. Tijekom korištenja zahvata, moguć je utjecaj na staništa u vidu promjena u tlu i vegetaciji kao posljedica onečišćenja tla, podzemnih voda i zraka, što može dovesti do degradacije postojećih staništa. Mogući utjecaj je ograničen na rubni pojas uz cestu čime neće doći do značajnih promjena u kvaliteti staništa na širem području zahvata te je utjecaj ocijenjen kao prihvatljiv. Ugrožena i strogo zaštićena flora na širem području utjecaja zahvata vezane su uglavnom za šumska i travnjačka staništa te, manjim dijelom, za poljoprivredna staništa. Potencijalni negativan utjecaj na ugrožene i strogo zaštićene biljne vrste tijekom izgradnje rezultat je gubitka staništa za koja su te vrste vezane i promjene stanišnih uvjeta. S obzirom na male površine povoljnih staništa koje će biti pod utjecajem zahvata, mala je vjerojatnost značajnog utjecaja izgradnje planirane ceste na održivost populacija ugroženih i strogo zaštićenih vrsta na širem području zahvata. Stoga je utjecaj predmetnog zahvata na floru tijekom izgradnje ocijenjen kao prihvatljiv uz primjenu predloženih mjera zaštite. Tijekom korištenja zahvata, mogući utjecaji na floru posljedica su onečišćenja zraka, okolnog tla i podzemnih voda. Navedeni utjecaj je ograničen na rubni pojas uz cestu te je, budući da se radi o relativno malom području, ocijenjen je kao zanemariv. Većina životinjskih vrsta prisutnih na širem području zahvata također je vezana za travnjačka i šumska staništa. Utjecaj na faunu za vrijeme

izvođenja radova će se prvenstveno očitovati u vidu promjene ili gubitka dijela staništa. Budući da će do trajnog gubitka staništa uglavnom doći na području antropogeno uvjetovanih staništa, koji predstavljaju najzastupljenije tipove staništa na području predmetnog zahvata, navedeni utjecaji promjene ili gubitka staništa su mali i prihvatljivi. Također, moguće je stradavanje ili uznemiravanje pojedinih jedinki kao posljedica rada građevinskih strojeva i kretanja vozila. Izraženiji utjecaji na ugrožene i strogo zaštićene životinjske vrste, osobito ptice, mogu se izbjeći izvođenjem radova na uklanjanju vegetacije izvan perioda gniježđenja i odrastanja mladih ptica. S obzirom na to da se radi o privremenim utjecajima na faunu koji su ograničeni na radni pojas te se radi o području na kojem je izraženo antropogeno djelovanje, utjecaj koji se može odraziti na pojedine jedinke može se smatrati zanemarivim. Prilikom korištenja ceste stvarat će se buka koja može djelovati uznemirujuće na jedinke koje koriste okolno područje prometnice. S obzirom na to da zahvat prolazi uglavnom antropogeno uvjetovanim staništima i između naselja, uznemiravanje faune kao posljedica odvijanja prometa smatra se zanemarivim. Prometnica može stvarati poteškoće u kretanju životinja, osobito malih i dovesti do njihovog stradavanja na cesti. Utjecaj se može umanjiti prolazima ili uređivanjem propusta za male životinje. Najbliže **zaštićeno područje** je paleontološki spomenik prirode – polušpilja Hušnjakovo, udaljen oko 600 m sjeverno od lokacije planirane trase. S obzirom na udaljenost i karakteristike zahvata, tijekom izgradnje, korištenja i održavanja planirane ceste može se isključiti negativan utjecaj na zaštićeno područje.

Izgradnjom dijela trase obilaznice koji prolazi dolinom rijeke Krapinice (od stac. oko 0+000 km do stac. oko 1+100 km), neće doći do značajnih negativnih utjecaja na morfologiju terena budući da će trasa u tom području biti u blagom nasipu. Ipak, u tom području postoje poljoprivredne, travnjačke i livadne površine te područja većeg utjecaja trase koja predstavljaju naselja Bobovje, Šabac i Tkalci, pored kojih trasa prolazi u neposrednoj blizini. Smještajem koridora prometnice u naseljen i kultiviran prostor, doći će do degradacije vizualnih i ugođajnih vrijednosti, odnosno do promjena u vizualnoj percepciji i načinu doživljavanja na lokalnoj razini. Budući da se dolina rijeke Krapinice prostire na relativno velikoj površini i vizualno otvorenom prostoru, promjena u izgledu i doživljaju šireg područja uzrokovana prolaskom trase ipak neće znatno doći do izražaja. Tim više što se radi o urbanom području koje je već degradirano mrežom koridora (prometnice i željeznička pruga) te manjim industrijskim zonama. U skladu s tim, ni doživljaj područja kao izrazito ravničarskog krajobraza dominantno ruralnih obilježja neće biti znatno promijenjen. Izgradnjom trase obilaznice na brežuljkasto-brdovitom području iznad doline rijeke Krapinice (od stac. oko 1+100 km do stac. oko 2+464 km), doći će do značajne promjene morfologije terena formiranjem usjeka visine iznad 10 m, na nekoliko lokacija gdje je trasa položena na padinama reljefnih uzvišenja ili ih svladava u obliku tunela. Osim toga, osjetljive lokacije su u naselju Tkalci gdje trasa prolazi u neposrednoj blizini stambenih objekata, te na lokacijama izgradnje vijadukta i rotora čime će doći do vizualne izloženosti trase i gubitka dijela poljoprivrednih i travnjačkih površina. Smještajem obilaznice u zatvoren, naseljen i kultiviran prostor doći će do degradacije njegovih vizualnih i ugođajnih vrijednosti, odnosno do promjena u vizualnoj percepciji područja. U skladu s tim i doživljaj ovog područja na lokalnoj razini kao izrazito ruralnog krajobraza također će biti promijenjen. Navedene utjecaje na **krajobraz** moguće je djelomično ublažiti zaštitnim zelenim pojasom i sanacijom pokosa. Promjene krajobraza i načina korištenja određenih površina tijekom građenja dovest će do izravnih i trajnih promjena u vizualnoj percepciji i doživljavanju krajobraza tijekom korištenja zahvata, posebno na područjima gdje je trasa obilaznice vizualno izložena.

Unutar pojasa trase obilaznice s izravnim utjecajem nisu evidentirane kulturno-povijesne vrijednosti dok su u zoni s neizravnim utjecajem utvrđena tri lokaliteta **kulturne baštine**, od čega je jedan arheološki lokalitet AB 1 Krapina – Šabac te dva objekta sakralne baštine (raspela). Arheološki lokalitet upućuje na mogućnost pronalaska novih lokaliteta tijekom izgradnje koji nisu

utvrđeni terenskim pregledom. Budući da u zoni izravnog utjecaja nije evidentirana, tijekom korištenja se ne očekuju negativni utjecaji na kulturno-povijesnu baštinu.

Tijekom izgradnje neminovan je utjecaj na **prometne tokove** duž transportnih ruta kamiona i strojeva u funkciji realizacije zahvata, posebno na mjestima priključenja zone gradilišta na postojeću cestovnu mrežu. Utjecaj je privremen te stoga ocijenjen prihvatljivim uz provođenje propisanih mjera zaštite. Sadašnja cestovna mreža je na razmjerno niskom stupnju služnosti te zaostaje za stvarnim prometnim potrebama. Na postojećoj DC206 koja dijelom prolazi i kroz centar grada Krapine velik je broj priključaka i nepregledan je prijelaz preko željezničke pruge u nivou, zbog čega je smanjena sigurnost odvijanja prometa. Izgradnja predmetne trase povoljno će utjecati i na tranzitni promet, koji će se izmjestiti iz Grada Krapine. Zbog navedenog, izgradnja predmetne trase nema negativan utjecaj na cestovnu mrežu Grada Krapine, već se njome uvelike poboljšava prometni tok.

Negativan utjecaj na **stanovništvo** tijekom izgradnje očituje se kroz povećane razine buke i onečišćenje zraka uslijed prolaza transportnih vozila. Utjecaj je privremen te stoga ocijenjen prihvatljivim. Tijekom korištenja do prekoračenja vrijednosti razina buke dolazi na lokaciji jedne kuće na stacionaži km 0+823 koja se ne može štititi jer se nalazi preblizu budućoj prometnici. Pozitivni utjecaji očituju se kroz povećanje sigurnosti jer se promet izmješta dalje od središta grada i pješačkih zona. Izmještena državna cesta DC206 povoljno će utjecati na razvoj poduzetničke zone „Nova Krapina“ koja će omogućiti razvitak industrije i gospodarstva općenito.

Tijekom izgradnje doći će do emitiranja onečišćujućih tvari u **zrak** iz građevinskih strojeva i vozila (dominantan utjecaj emisije NOx spojeva i čestica iz dizelskog pogona) te emisija čestica prašine od manipulacije građevinskim materijalima kao i od kretanja vozila i strojeva neasfaltiranim površinama. Količine emisija ovisit će o vrsti i intenzitetu graditeljskih aktivnosti u skladu s napredovanjem radova te o vremenskim uvjetima. Povećane koncentracije onečišćujućih tvari očekuju se lokalno u blizini aktivnih radnih strojeva te transportnih putova u funkciji izgradnje. Uz poštivanje tehnološke discipline i provođenje mjera zaštite ne očekuje se njihov značajan negativan utjecaj na naseljena područja pri čemu treba naglasiti da se radi o privremenom utjecaju koji prestaje po završetku izvođenja radova. Prema procjeni godišnjih emisija stakleničkih plinova iz pokretnih izvora, odnosno cestovnog prometa, za buduću obilaznicu te postojeće stanje, u razdoblju od 2014. do 2030. godine kod buduće obilaznice vidljivo je smanjenje ukupnih emisija CO_{2eq} za 18,64 %.

Glede utjecaja na **klimatske promjene**, od promjena klimatskih parametara koje se očekuju na području zahvata najznačajnije za cestovnu infrastrukturu je povišenje temperature koje može dovesti do povećanog trošenja asfalta. Količina ukupnih oborina vjerojatno će se neznatno promijeniti u zimskim mjesecima, a promjena (povećanje) ekstremnih oborina prema projekcijama je također mala. Stoga se ne očekuju značajne promjene u poplavlivanju u odnosu na sadašnje stanje.

Tijekom izgradnje će doći do emitiranja dodatne **buke** u okoliš kao posljedica građevinskih radova. Ova buka je privremena i ovisit će o razmještaju i tipu izvora buke (građevinskih strojeva i vozila) te o intenzitetu i načinu izgradnje. S obzirom na to da je ograničenog trajanja, ne očekuje se značajan negativan utjecaj na naseljena područja. Korištenjem prometnice povećat će se razine buke uzduž trase. Proračunom je ustanovljeno da će planirana prometnica prolaziti na takvoj udaljenosti od naselja Bobovje i Tkalci da će biti potrebno provesti mjere zaštite, predvidivo izgradnjom zaštitnih barijera ukupne dužine oko 500 m da bi se smanjile razine emisije. Pri tomu kuća na stacionaži km 0+823 neće moći biti dovoljno zaštićena s obzirom na to da je preblizu buduće prometnice.

Tijekom pripremnih radova (čišćenje terena, površinsko krčenje i sl.) i građevinskih radova te transporta i rada mehanizacije očekuje se nastanak neopasnog i opasnog **otpada**. Opasni otpad odlagat će se u nepropusnu ambalažu (eko-kontejner) do predaje ovlaštenom sakupljaču. Također,

s ovlaštenom tvrtkom će se ugovoriti pražnjenje i zbrinjavanje otpada iz separatora ulja i maziva. Lokacije za prikupljanje otpada i potrebnu infrastrukturu (kontejnere, betonski plato, itd.) potrebno je planirati projektom organizacije gradilišta. Uz poštivanje predloženih mjera zaštite ne očekuju se negativni utjecaji otpada na okoliš. Tijekom izgradnje nastat će **višak materijala iz iskopa** usjeka i tunela ukupne količine oko 61 500 m³. Prema dostupnim geološkim podacima, radi se o materijalu koji neće biti moguće iskoristiti u svrhu građenja prometnice. Takav materijal odlagat će se izvan koridora predmetne trase, na lokaciji koju će odrediti jedinica lokalne samouprave u skladu s propisima.

Tijekom izgradnje mogući su **iznenadni događaji** vezani uz prijevoz materijala, pri čemu može doći do prevrtanja vozila i izlivanja goriva i maziva, zatim pretakanje goriva i požare na elektroinstalacijama ili elektrostrojovima te nepravilnu organizaciju gradilišta. Pravilnom organizacijom gradilišta mogu se izbjeći iznenadni događaji, odnosno njihovi negativni utjecaji. Tijekom korištenja, najveći utjecaj predstavljaju sudari, izlijetanje i prevrtanje vozila, izlivanje nafte i naftnih derivata i drugih štetnih tvari u okoliš. Pri tom se mogu očekivati najveći negativni utjecaji na tlo i vode. Uz postojanje operativnih planova za izvanredna onečišćenja potrebno je pridržavati se propisa i odrednica u transportu opasnih tereta. U slučaju prolijevanja ili prosipanja nužno je obaviti sanaciju prikladnim metodama s obzirom na vrstu tereta. Primjenom propisanih mjera zaštite mogući negativan utjecaj svest će se na minimum.

Kod određivanja **mjera zaštite okoliša (A)**, što ih nositelji zahvata moraju poduzimati, Ministarstvo se pridržavalo i načela predostrožnosti navedenih u članku 10. Zakona, koji nalaže da se razmotre i primjene mjere koje doprinose smanjivanju onečišćenja okoliša utvrđene propisima i odgovarajućim aktom.

- **Opća mjera zaštite** broj 1. propisana je u skladu s člankom 69. stavkom 2. točkom 9. Zakona o gradnji („Narodne novine“, broj 153/13 i 20/17) te člankom 40. stavkom 2. točkom 2. i člankom 89.a Zakona o zaštiti okoliša. Ostale opće mjere zaštite propisane su u skladu sa Zakonom o održivom gospodarenju otpadom („Narodne novine“, broj 94/13 i 73/17), Pravilniku o građevnom otpadu i otpadu koji sadrži azbest („Narodne novine“, broj 69/16), Zakonu o vodama („Narodne novine“, broj 153/09, 130/11, 56/13, 14/14 i 46/18), Zakonu o zaštiti prirode („Narodne novine“, broj 80/13 i 15/18) i Pravilniku o postupanju s viškom iskopa koji predstavlja mineralnu sirovinu kod izvođenja građevinskih radova („Narodne novine“, broj 79/14).
- **Mjere zaštite voda** temelje se na Zakonu o vodama, Pravilniku o graničnim vrijednostima emisija otpadnih voda („Narodne novine“, broj 80/13, 43/14, 27/15 i 3/16) i Pravilniku o tehničkim zahtjevima za građevine odvodnje otpadnih voda, kao i rokovima obvezne kontrole ispravnosti građevina odvodnje i pročišćavanja otpadnih voda („Narodne novine“, broj 3/11).
- **Mjere zaštite tla** temelje se na Zakonu o zaštiti okoliša, Zakonu o šumama („Narodne novine“, broj 140/05, 82/06, 129/08, 80/10, 124/10, 25/12, 68/12, 148/13 i 94/14), Zakonu o poljoprivrednom zemljištu („Narodne novine“, broj 39/13, 48/15 i 20/18).
- **Mjere zaštite šuma i šumarstva** temelje se na Zakonu o šumama te Pravilniku o doznaci stabala, obilježavanju drvnih sortimenata, popratnici i šumskom redu („Narodne novine“, broj 17/15 i 57/17).
- **Mjere zaštite divljači i lovstva** temelje se na Zakonu o lovstvu („Narodne novine“, broj 140/05, 75/09, 153/09, 14/14, 21/16, 41/16, 67/16 i 62/17), Pravilniku o stručnoj službi za provedbu lovnogospodarske osnove („Narodne novine“, broj 63/06, 101/10 i 44/17) i Zakonu o cestama („Narodne novine“, broj 84/11, 18/13, 22/13, 54/13, 148/13 i 92/14).
- **Mjere zaštite bioraznolikosti** temelje se na Zakonu o zaštiti prirode.

- **Mjere zaštite krajobraza** temelje se na Zakonu o gradnji, Zakonu o poslovima i djelatnostima prostornog uređenja i gradnje („Narodne novine“, broj 78/15), Zakonu o zaštiti prirode i Zakonu o cestama.
- **Mjere zaštite kulturnih dobara** temelje se na Zakonu o zaštiti i očuvanju kulturnih dobara („Narodne novine“, broj 69/99, 151/03, 157/03, 87/09, 88/10, 61/11, 25/12, 136/12, 157/13, 152/14 i 44/17) i Pravilniku o arheološkim istraživanjima („Narodne novine“, broj 102/10).
- **Mjere zaštite prostora u odnosu na prometne tokove** temelje se na Zakonu o cestama, Zakonu o sigurnosti prometa na cestama („Narodne novine“, broj 67/08, 48/10, 74/11, 80/13, 158/13, 92/14, 64/15, 89/15 i 108/17), Pravilniku o prometnim znakovima, signalizaciji i opremi na cestama („Narodne novine“, broj 33/05, 64/05, 155/05, 14/11 i 25/15) i Općim tehničkim uvjetima za radove na cestama (HC-HAC, 2001.).
- **Mjere zaštite zraka** temelje se na Zakonu o zaštiti zraka („Narodne novine“, broj 130/11, 47/14 i 61/17).
- **Mjera zaštite od klimatskih promjena** temelji se na Zakonu o zaštiti zraka.
- **Mjere zaštite od buke** temelje se na Zakonu o zaštiti od buke („Narodne novine“, brojevi 30/09, 55/13, 153/13 i 41/16), Pravilniku o najvišim dopuštenim razinama buke u sredini u kojoj ljudi rade i borave („Narodne novine“, broj 145/04) i Zakonu o zaštiti prirode.
- **Mjere gospodarenja otpadom i viškom materijala od iskopa** temelje se na Zakonu o održivom gospodarenju otpadom („Narodne novine“, broj 94/13 i 73/17) i Pravilnikom o postupanju s viškom iskopa koji predstavlja mineralnu sirovinu kod izvođenja građevinskih radova.
- **Mjera zaštite od iznenadnih događaja** temelji se na Zakonu o vodama i Državnom planu mjera za slučaj izvanrednih i iznenadnih onečišćenja voda („Narodne novine“, broj 5/11).

Nositelj zahvata se člankom 142. stavkom 1. Zakona obvezuje na **praćenje stanja okoliša (B)** posredstvom stručnih i za to ovlaštenih pravnih osoba, koje provode mjerenja emisija i imisija, vode očevidnike, te dostavlja podatke nadležnim tijelima, a obavezan je sukladno članku 142. stavku 6. Zakona osigurati i financijska sredstva za praćenje stanja okoliša.

- Praćenje kakvoće voda temelji se na Zakonu o vodama.
- Praćenje razine buke temelji se na Zakonu o zaštiti od buke i Pravilniku o najvišim dopuštenim razinama buke u sredini u kojoj ljudi rade i borave.

Obveza nositelja zahvata pod točkom II. ovog Rješenja proizlazi iz odredbe članka 10. stavka 3. Zakona, kojim je utvrđeno da se radi izbjegavanja rizika i opasnosti po okoliš pri planiranju i izvođenju zahvata moraju primjenjivati utvrđene mjere zaštite okoliša.

Točka III. izreke ovog Rješenja utemeljena je na odredbama članka 142. stavka 2. Zakona.

Prema odredbi članka 85. stavka 5. Zakona, nositelj zahvata podmiruje sve troškove u postupku procjene utjecaja zahvata na okoliš (točka IV. ovoga rješenja).

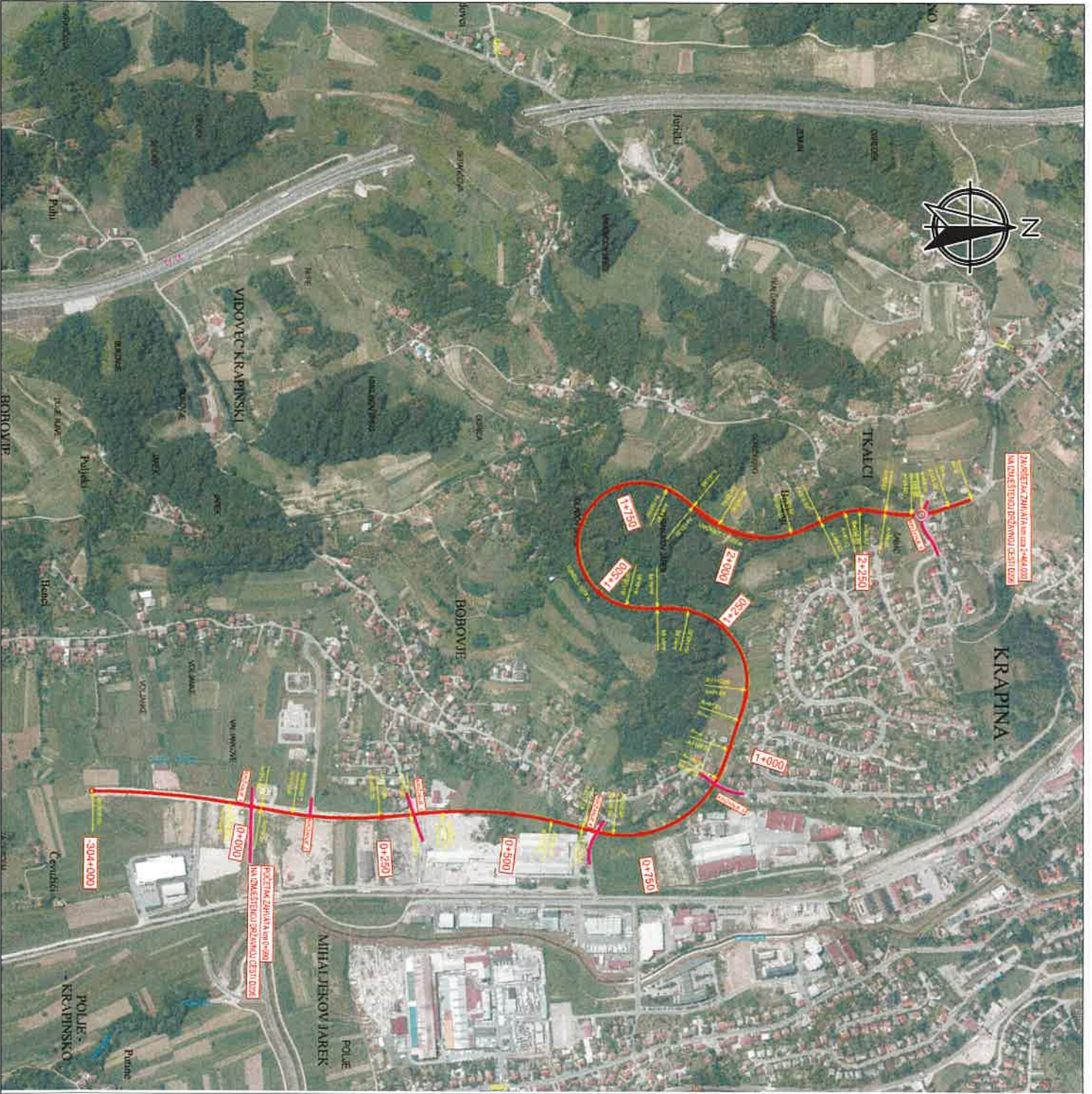
Rok važenja ovog rješenja propisan je u skladu s člankom 92. stavkom 1. Zakona, dok je mogućnost produljenja važenja ovog rješenja propisana u skladu s člankom 92. stavkom 4. Zakona (točka V. ovoga rješenja).

Obveza objave ovoga rješenja na internetskim stranicama Ministarstva utvrđena je člankom 91. stavkom 2. Zakona (točka VI. ovoga rješenja).


UPUTA O PRAVNOM LIJEKU:

Ovo rješenje je izvršno u upravnom postupku i protiv njega se ne može izjaviti žalba, ali se može pokrenuti upravni spor. Upravni spor pokreće se tužbom Upravnom sudu u Zagrebu, Avenija Dubrovnik 6, u roku 30 dana od dana dostave ovog rješenja. Tužba se predaje navedenom upravnom sudu neposredno u pisanom obliku, usmeno na zapisnik ili se šalje poštom odnosno dostavlja elektronički.

Upravna pristojba na zahtjev i ovo rješenje naplaćena je državnim biljezima u iznosu propisanom Zakonom o upravnim pristojbama („Narodne novine“, broj 115/16).



TUMAČ:
 Izmišljena D206

(za) Izvođača radova: GRUPA ZA VEŠTAČENJE I PROJEKTOVANJE DIZAJN (za) Izvođača radova: GRUPA ZA VEŠTAČENJE I PROJEKTOVANJE DIZAJN		 GRUPA ZA VEŠTAČENJE I PROJEKTOVANJE DIZAJN Ulica Matije Gupca 17, 10000 Zagreb Tel: +385 (0)1 4811 1111 E-mail: info@grupadizajn.hr
(za) Izvođača radova: GRUPA ZA VEŠTAČENJE I PROJEKTOVANJE DIZAJN (za) Izvođača radova: GRUPA ZA VEŠTAČENJE I PROJEKTOVANJE DIZAJN		
(za) Izvođača radova: GRUPA ZA VEŠTAČENJE I PROJEKTOVANJE DIZAJN (za) Izvođača radova: GRUPA ZA VEŠTAČENJE I PROJEKTOVANJE DIZAJN		Datum: 11. 11. 2015. Predmet: D206
(za) Izvođača radova: GRUPA ZA VEŠTAČENJE I PROJEKTOVANJE DIZAJN (za) Izvođača radova: GRUPA ZA VEŠTAČENJE I PROJEKTOVANJE DIZAJN		